**OCTÓGONO**
**Cadernos de polissemia artística**
ISSN: 2976-0402
Número 18
Agosto de 2025
Autoria e edição: Paulo Martins Oliveira
n.18

# O PÓRTICO DA MARGUEIRA E OS BAILADOS DE FERRO

PAULO MARTINS OLIVEIRA

Resumo: Estudo sobre o pórtico do antigo estaleiro da Lisnave na Margueira-Cacilhas, versando quer o seu papel funcional e respectivo contexto histórico, quer as potencialidades patrimoniais da icónica estrutura.

Palavras-chave: Indústria naval, Lisnave, Almada, Cacilhas, Margueira, Setenave, Eriksberg, Kockums.

Disponibilidade *online*: academia.edu archive.org blogspot.com

## *O gigante de metal*

No estaleiro desactivado na antiga praia fluvial da Margueira (Cacilhas), o grande pórtico da Lisnave é já um monumento por direito próprio, constituindo parte indissociável da margem sul do Tejo.

Pórtico do antigo estaleiro da Lisnave na Margueira (foto: PMO).

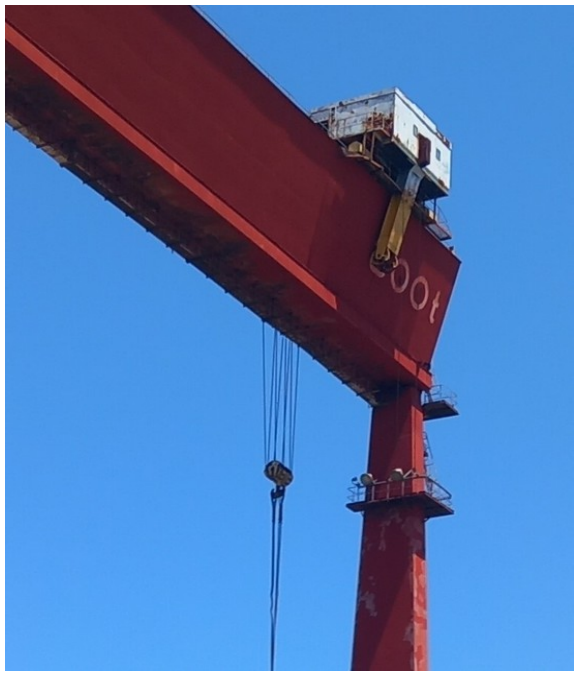
Trata-se de uma estrutura característica de grandes estaleiros navais, servindo as operações em doca seca (i.e. um espaço onde, após encerramento mecânico, a água é bombeada para o exterior, ficando o navio pousado a seco e aí melhor trabalhado ao nível do casco, leme e hélices propulsoras).

Navio-submarino *NRP Barracuda* numa pequena doca seca em Cacilhas (antigo estaleiro da Parry & Son), junto às instalações desactivadas da Lisnave (foto: PMO).

Numa doca seca mais larga e extensa, os normais guindastes situados nos rebordos do fosso não são eficazes a introduzir e manobrar grandes peças e equipamentos, daí a necessidade de um pórtico – basicamente um guindaste transversal-aéreo.

Pórtico do antigo estaleiro da Lisnave (foto:PMO).

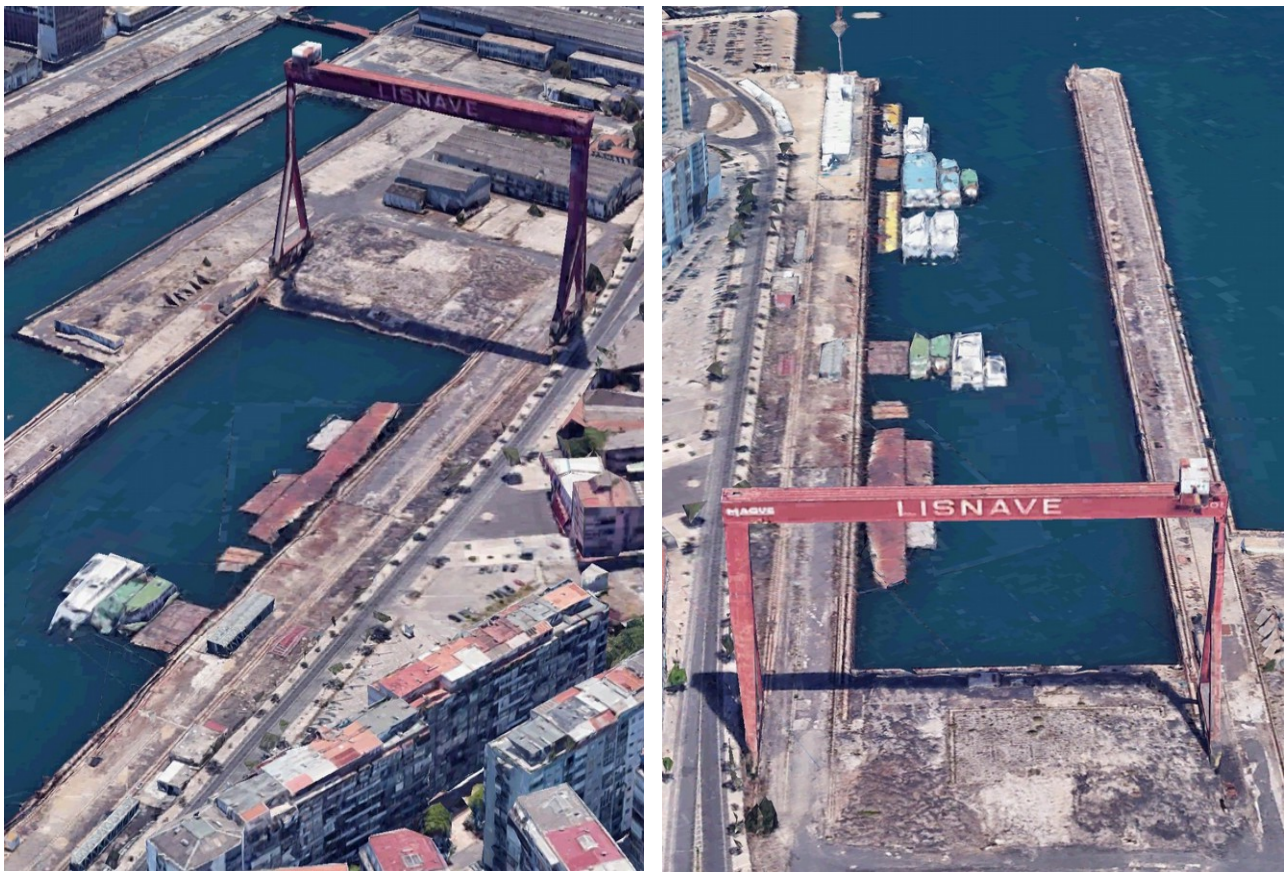
No caso da Margueira, "voando" a 65 metros sobre toda a largura da mega-doca n.13, a grande viga ou travessa do pórtico é dotada, nos limites superior e inferior, de guindastes para içar e pousar carga. Estas unidades são móveis, podendo deslizar lateralmente em carris.



Margueira. Guindastes em carris sob e sobre a viga; dets. nascente e poente do pórtico (fotos: PMO).

Construído pela metalomecânica portuguesa MAGUE, o sistema permite uma coreografia grácil, à qual se junta uma outra, impactante agora pela força pura – o deslocamento do grande pórtico em todo o comprimento da doca. Para o efeito, os suportes ou pernas verticais nos extremos assentam em trens que, por sua vez, permitem o rolamento sobre longos carris instalados em cada margem da doca.

Duas perspectivas do mesmo trem do suporte poente (fotos: PMO).




Perspectivas inversas. da doca n.13, com o pórtico completamente recuado a sul (fotos: Google Earth).

Note-se todavia que os suportes verticais do pórtico (e respectivos carris) estão distanciados por 125 metros, o que ultrapassa a largura da doca (90 metros). Permite-se deste modo que, na margem poente, se autonomize uma via de circulação terrestre, sobre a qual os referidos guindastes deslizantes do pórtico podiam transferir peças e equipamentos entre a margem e fosso da doca. Por esta razão, o correspondente suporte vertical é aqui mais forte e maciço que o do lado nascente.

*A gigante de betão*

O pórtico serve especificamente a doca n. 13, a qual integrou um dos maiores projectos industriais da História do país: o estaleiro naval da Margueira Inaugurado em 1967 na sequência de um consórcio luso-sueco-neerlandês, liderado pela Companhia União Fabril (CUF), o estaleiro visou e depressa conseguiu impor a Lisnave como uma das empresas de referência na reparação de grandes navios. No início da década de 70, e fruto de um planeamento versátil que atendeu às vertiginosas dinâmicas da época, a empresa chegou mesmo à liderança mundial deste sector particularmente competitivo[1].

1 V. do mesmo autor, além de outros textos publicados sobre o tema, os capítulos III-VIII de *Lisnave – Contributos para a História da Indústria Naval em Portugal*, 2001, pp.85-351; e o conteúdo escrito do livro *Lisnave – uma jóia da Indústria Naval Portuguesa*, 2010 (no âmbito de um projecto com uma casa joalheira lusa que, em escala diametralmente oposta, também opera temas náuticos).

O plano geral do estaleiro coubera ao sueco Erik Häggstrom (1897-1986), engenheiro parcialmente formado nos EUA e que fizera carreira sobretudo na associada Eriksberg (Gotemburgo).

Inicialmente contava com duas docas para reparações navais: n.11 e 12.

Imagem aérea do estaleiro da Margueira (foto: Google Earth), sobre a qual foi assinalada a numeração das docas secas (actualmente inundadas), bem como a localização do pequeno e antigo estaleiro da Parry & Son ("P&S"), onde hoje se encontram musealizados o navio-submarino *NRP Barracuda* e a fragata *D. Fernando II e Glória* (presentes na foto). Aí perto, no canto inferior direito da imagem é visível um catamarã no terminal fluvial de Cacilhas, para ligações regulares a Lisboa.

Pouco depois da inauguração do estaleiro foi edificada a doca n.10, a qual já constava do projecto inicial e era dedicada às mais demoradas construções navais. Por isso encontra-se recuada no interior do complexo, sendo apenas inundada quando o navio estivesse concluído, o qual passava então flutuando pela comporta intermédia e saia para o Tejo através da doca n.11.

Exigindo cuidados especiais, as diferentes manobras das grandes embarcações eram auxiliadas com recurso a pequenos rebocadores, construídos imediatamente ao lado da Lisnave, no estaleiro associado da Parry & Son, companhia que no século XIX lançara os primeiros navios metálicos portugueses.

Na segunda metade da década de 60 a indústria naval vivia um momento fulgurante, sobretudo no domínio dos petroleiros. Consequência disso as duas primeiras docas (11 e 12), pensadas inicialmente para navios até 70.000 toneladas (dwt), foram sucessivamente aumentadas, abrindo ao mercado em 1967 com capacidade para 300.000 e 100.000 dwt, respectivamente.

Estes alargamentos obrigaram a várias e complexas adaptações ainda na fase de construção (sobretudo na doca n.11), constituindo verdadeiros marcos técnicos no sector que tornaram conhecidos e notados os nomes de Thorsten Andersson e de Álvaro Barreto.

Mas o mercado não parava de crescer, agora com projectos para navios já na casa das 500.000 dwt, tratando-se de super-petroleiros como o *Seawise Giant*, o qual, após lançado, seria ainda objecto de ampliação (cortado ao meio, foi-lhe acrescentada e soldada uma nova secção de casco que adicionou 146.000 dwt à capacidade existente).

Ou seja, só esta secção mais que duplicava os navios de 70.000 dwt que a Lisnave contava receber na versão original do estaleiro, o que dá bem conta da permanente evolução de contexto, justificando pois a inédita e arrojada doca gigante n.13, começada a gizar em 1969 sob o nome de código "Projecto Cachalote".

Construída pela SOMAGUE[2] e inaugurada em 1971 com os seus 520x90 metros, tratava-se da maior doca seca do mundo, capaz de receber eventuais navios até 1.000.000 dwt. Por coincidir com o centenário de Alfredo da Silva (1871-1942), a nova doca também ficou conhecida com o nome do histórico impulsionador da CUF.

Embora o referido *Seawise Giant* nunca viesse ao Tejo, outras embarcações equiparáveis fizeram-no, com destaque para o *Hellas Foss*, de 550.000 dwt e com uma dimensão superior à de qualquer paquete, porta-contentores ou porta-aviões alguma vez construído até aos dias de hoje.

De facto, e passados 25 anos da sua desactivação enquanto doca seca, a n.13 continua válida para os maiores navios da actualidade, ou do passado – a título de curiosidade, poderia albergar quatro couraçados *Bismarck* em simultâneo.

Precisamente, e aproveitando este exemplo conjectural, se é verdade que nunca chegariam a ser construídos navios de um milhão de toneladas, a doca n.13 foi pensada, também, para acolher e reparar vários navios em conjunto, isto numa Lisnave que nos primeiros meses de 1971 se vira obrigada a recusar dezenas clientes por absoluta falta de capacidade.

2 Cabendo o pórtico à MAGUE e a correspondente doca à SOMAGUE, note-se que a semelhança de nomes não é casual, tratando-se de empresas "irmãs" que resultaram da sociedade (SO) entre os engenheiros Bernardo Moniz da Maia (MA) e José Queirós Vaz Guedes (GUE), os quais nos anos 40 tinham ganhado fama com a construção da barragem de Castelo de Bode, desenvolvendo então a actividade quer na área da edificação industrial, quer na dos respectivos equipamentos pesados de metalomecânica.

*Batalhas e bandeiras navais*

Este conceito baseado em docas gigantes versáteis abriu um novo capítulo da indústria naval, suscitando até uma "guerra" geo-política. Assim, não querendo ficar atrás do Velho Continente e num papel de mera produção de crude, os Emirados Árabes anunciaram logo nesse mesmo ano de 1971 o projecto do seu estaleiro: contra os 520x90 metros da doca lusa, a árabe teria no Dubai 521x100. No ano seguinte, e após várias hesitações, Espanha fez saber que em Cádis se construiria uma com 525x100 metros, numa concorrência que foi prosseguindo, quase lembrando a corrida espacial ou as disputas quanto à altura dos arranha-céus.

E quando o Bahrein e a Arábia Saudita quiseram os seus estaleiros (aliás em rivalidade entre si), ambas recorreram aos serviços da Lisnave, que assim construiu o ASRY e o JSRY, exportando já *know how* no domínio das próprias infra-estruturas.

Para a empresa, o passo mais significativo neste contexto ocorreu em território nacional, com o projecto e construção, nos arredores de Setúbal, do estaleiro associado da Setenave (na Mitrena, à bacia do Sado). Vocacionado sobretudo para a construção naval, o novo empreendimento ampliava este segmento da Lisnave (que na Margueira apenas era realizado na doca n.10, e em escala moderada).

Embora a capacidade máxima em Setúbal fosse menor que a do estaleiro irmão no concelho de Almada[3], foi todavia instalado na Mitrena um pórtico maior, para 500 toneladas (contra as 300 do pórtico da Margueira), uma vez que a grande construção naval exige maior poder elevatório que a reparação, sendo que as embarcações a fabricar pela Setenave não tinham paralelo com quaisquer outras alguma vez baptizadas em águas portuguesas.

Det. do estaleiro da Mitrena (secção originária dos anos 70), onde se reinventaram e combinaram os sistemas das docas 10/11 e 13 da Margueira (foto: Google Earth).

3 Enquanto na Margueira a numeração das docas tem o prefixo "1", na Mitrena utiliza-se o "2", realçando a ligação entre os dois estaleiros.

Mas esta infra-estrutura confirmava também a notória evolução qualitativa lusa e consequente emancipação quanto aos parceiros internacionais, sobretudo os escandinavos. Ou seja, em retrospectiva, a Lisnave surgira como um consórcio de liderança administrativa portuguesa, mas cuja vertente técnica tinha de ser dirigida por estrangeiros, mais experientes e actualizados.

A prazo, o objectivo era precisamente o de ir ganhando autonomia também no domínio das operações industriais, sendo que a nomeação de Álvaro Barreto enquanto único "homem forte" da Setenave vinha confirmar um propósito que a doca n.13 já prenunciava.

De facto, constituía motivo de orgulho que as construções da doca gigante e respectivo pórtico coubessem a empresas nacionais, sendo que a visibilidade urbana e paisagística do pórtico, bem perceptível de Lisboa, assumia uma importância óbvia.

Não deverá ser mera coincidência a correlação entre o pórtico e a grande ponte suspensa que os norte-americanos tinham construído havia poucos anos: as alturas do pórtico e do tabuleiro da ponte são muito semelhantes; a cor é idêntica[4]; a configuração do pórtico sugere uma ponte; existiram projectos no passado que previam que uma ponte amarrasse em Cacilhas (em vez do Pragal); a ligação fluvial para passageiros e mesmo automóveis (por *ferry boat*) era a seu modo uma "ponte" virtual que, no outro lado do rio, tinha o seu referente no omnipresente pórtico.

Vista sobre a margem sul do Tejo a partir do Cais das Colunas (foto: PMO).

Sendo a ponte suspensa devida a técnicos estrangeiros, e tendo sido celebrada ("apenas") como a maior do género fora dos EUA, já o novo e emblemático pórtico luso era de algum modo uma afirmação rivalizante, promotora do saber fazer nacional também no campo da grande engenharia, assinalando aqui a maior doca seca do mundo.

4 Os pórticos têm cores variáveis; por exemplo nos estaleiros suecos associados da Lisnave, o da Eriksberg era laranja, e o da Kockums branco; já o pórtico da Mitrena foi pintado de vermelho e amarelo.

Os pórticos navais não são meras gruas para movimentar carga, constituindo também verdadeiros símbolos de orgulho. Será interessante notar que, quando no início dos anos 70 a Lisnave ascende à liderança mundial do mercado com a sua doca gigante, e ainda lança a Setenave com uma dimensão assinalável, os parceiros suecos da Kockums respondem aos cada vez mais impertinentes portugueses descerrando o seu novo pórtico – um colosso branco com mais do dobro da altura daquele no Tejo, e se o do Sado tinha uma capacidade para 500 toneladas, este de Malmö alcançava as 1500.

Mas a era dos gigantes estava mesmo a terminar.

*Um novo mundo*

Na década de 70 observaram-se alterações profundas na geo-política e na economia global, ditando um panorama em tudo desfavorável aos grandes petroleiros. As infra-estruturas navais foram deste modo fortemente penalizadas, e se as de reparação ainda podiam contar com os navios em circulação, pior ficaram os estaleiros dedicados à construção, cujas encomendas caíram dramaticamente.

E quando este mercado começou a revitalizar-se na década de 90, o processo de desindustrialização europeia promovera a concentração da actividade construtora no extremo-oriente, alimentando aí novas rivalidades (Japão, Coreia do Sul, China, Taiwan). Os navios porta-contentores eram os novos super-petroleiros do século XXI.

Vista actual sobre o estaleiro desactivado da Eriksberg, reformulado na malha urbana de Gotemburgo (foto: Google Earth).

Pelo Velho Mundo foram encerrando os estaleiros de construção, caso da parceira Eriksberg, vindo as instalações em Gotemburgo a ser urbanisticamente reaproveitadas para outros fins, mantendo-se todavia o seu pórtico laranja como símbolo histórico de uma vocação marítima que os suecos tinham agora de reinventar. Uma das formas que encontraram foi a aposta na construção naval militar, o que aliás salvou a Kockums, adquirida pelos compatriotas da Saab. No entanto, o seu mega-pórtico era desproporcionado para esta actividade em concreto, acabando vendido e de alguma forma transportado para a Coreia do Sul, numa expressiva metáfora dos novos tempos. No estaleiro da Hyundai, o pórtico é agora conhecido por "Tears of Malmö", devido ao lamento dos habitantes quando viram desaparecer o seu estandarte do horizonte.

Quanto à Lisnave, a sua vocação reparadora permitiu-lhe "flutuar" enquanto os construtores desesperavam. Ao mesmo tempo, a Setenave aproveitou uma precavida vertente auxiliar de reparação, que agora era ampliada e lhe permitia algum controlo de danos, podendo assim os estaleiros da Margueira e da Mitrena aproveitar o excepcional posicionamento das costas portuguesas, em plena centralidade das rotas quer entre o Ocidente e o Oriente, quer entre o Norte e o Sul.

Apesar da idade de ouro já ter passado, a segunda metade da década de 70, ainda assim, poderia ser de prata ou pelo menos de bronze. Traduziu-se afinal em anos de ferro. Com oscilações a Lisnave foi sobrevivendo na década seguinte, mas com os 90 o desafio asiático determinou o encerramento de um ciclo.

A geografia existia, o *know how* também, assim como a vontade. A Lisnave reinventou-se e, na viragem do milénio, deixou a Margueira para se concentrar na Mitrena, onde rebaptizou o pórtico local, refez a acitividade e conseguiu inovar num mercado ultra-competitivo.

Vista aérea do estaleiro da Lisnave na Mitrena (det.). Em baixo à direita a docagem original dos anos 70, enquanto em cima e à esquerda se destaca o leque ou tridente do Hydrolift, de desenho e concepção própria para navios da classe Panamax.
(foto: Google Earth).

E no entanto será justo reconhecer que a Lisnave aqui beneficia de uma cultura promovida na Margueira durante décadas. Mesmo o inovador Hydrolift[5], à sua maneira e agora nos novos tempos, corresponde àquela mesma audácia que iniciativas como a doca n.13 tiveram na respectiva época.

Em Agosto de 1966, na revista da empresa descrevia-se a edificação da Margueira: "o chiar das máquinas, o bater dos martelos e prensas, o vaivém das pontes rolantes, a febril actividade com que nos escritórios e gabinetes se preveem, planeiam e estudam todos os pormenores, a vida que palpita no ritmo constante que se transmite, tudo isto nos dá um certo orgulho"[6].

Para quem desejasse a modernização do país, tal cacofonia seria decerto uma harmoniosa melodia, e mesmo as decorrentes ingenuidades e improvisos eram sinais da boa-vontade e empenho de quem inaugurava uma cultura. Dos tempos da Margueira ficaram vestígios tão caricatos quanto melancólicos, que ainda fazem soar a música de uma das maravilhas do mundo antigo.

(foto:PMO)

*Um pórtico do futuro*

Relativamente à icónica estrutura metálica que se ergue sobre Cacilhas, existem várias medidas que permitem desde logo valorizar este activo histórico-patrimonial.

- Ao longo da travessa do pórtico, na respectiva face superior pode ser instalado um passadiço panorâmico (≈ Elevador de Sta. Justa e Arco da Rua Augusta), com vista para Lisboa e para a península de Setúbal).
- Sob a mesma travessa, e com finalidade idêntica, pode ser instalado um *sky walk*.
- Deste modo é também estabelecida uma conexão simbólica com o Cais das Colunas, com o Arco da Rua Augusta, e com o parque do antigo estaleiro manuelino, logo a jusante do Terreiro do Paço.

5 Com vantagens a diversos níveis, o sistema aproveita uma bacia de manobra comum para servir três docas secas, nas quais o sistema de bombagem serve para o enchimento (revertendo completamente o modelo convencional). De notar que estas novas docas estão numeradas com o prefixo 3 (v. a nota n.3 deste estudo).

6 Revista *Lisnave*, n.8, Agosto de 1966, p.11.

• O pórtico deve ser deslocado pelos seus trens e carris até à entrada da respectiva doca, ficando assim visível também a partir do Cais do Sodré e celebrando a rota dos históricos cacilheiros enquanto uma "ponte" entre Lisboa e Almada.

• Na face sul da travessa do pórtico deve ser mantido o nome "Lisnave", respeitando-se a memória local e estabelecendo uma ligação com o pórtico-irmão da Mitrena/Setúbal (passado-presente-futuro).

• Já na face norte da travessa, virada a Lisboa, poderá passar a estar escrito o nome "Almada", evocando o concelho e sugerindo o provocador Almada Negreiros, que assinava com o topónimo como forma de realçar que era um artista inovador, desalinhado, que estava "do outro lado" do poder e autoridade, que via as coisas de modo diferente, que pensava fora da caixa.

• Para o efeito, poderá ser adaptado na travessa do pórtico a assinatura do artista.

Monumento metálico celebrativo de Almada Negreiros, mirando Almada perto do Cais do Sodré (foto: PMO).

• Em alternativa ou complemento, pode considerar-se a palavra "Cacilhas" segundo manuscrito de Columbano Bordalo Pinheiro, que aí nasceu, vindo a tornar-se num dos mais criativos (e sub-avaliados) artistas europeus na transição dos séculos XIX-XX.